

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Jalan

Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan perlengkapan dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas kendaraan, orang dan hewan.

Pengertian jalan dengan demikian tidak terbatas pada jalan konvensional (pada permukaan tanah), akan tetapi termasuk juga dibawah permukaan tanah dan diatas permukaan tanah (jalan layang).

Bagian perlengkapan dari jalan adalah bangunan yang tidak dapat dipindahkan dari jalan, seperti: jembatan, ponton, tempat parkir. sedangkan perlengkapan jalan adalah rambu-rambu lalu lintas, tanda-tanda jalan, pagar pengaman lalu lintas dan lain-lain.*1

Menurut perannya jalan dikelompokkan dalam 3 golongan yaitu :

*1. Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya No. 3 Tahun 1965.

1. Jalan Arteri

Jalan yang melayani angkutan utama, dengan ciri-ciri : perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, jumlah jalan masuk dibatasi.

2. Jalan Kolektor

Jalan yang melayani angkutan pengumpulan dengan ciri-ciri perjalanan sedang, kecepatan rata-rata sedang, jumlah masuk dibatasi.

3. Jalan Lokal

Jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri : perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Dilihat dari instansi yang membinanya jalan dapat pula dibedakan atas :

1. Jalan Umum

Jalan yang diperuntukan untuk lalu lintas umum, termasuk Jalan Tol (jalan umum yang kepada para pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol).*2

*2. Undang-Undang No.5 Tahun 1974

2. Jalan Khusus

Jalan yang khusus dibina oleh instansi/badan hukum di berbagai bidang yang karena kegiatannya memerlukan jalan-jalan tertentu, diluar jalan umum seperti jalan instansi pengairan, jalan perkebunan, jalan kehutanan, jalan komplek yang bukan umum, jalan pelabuhan. *3

B. Jalan Tol

Jalan tol bermutu tinggi dan berjalur ganda (High standar multi lane highway) pertama kali dibangun di Amerika Serikat dalam tahun 1940-an untuk menampung lalulintas kendaraan bermotor yang terus bertambah.

Untuk mengatasi dana pembiayaan yang terbatas maka diperkenankan pungutan/tol yang ternyata berhasil menarik pendapatan yang cukup besar.

Di Indonesia sistem jalan tol dimulai dengan dibukanya jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi (Jagorawi) pada tahun 1976. Pengelolaan jalan tol dilakukan oleh PT Jasa Marga (Persero). Badan Usaha Milik Negara ini membiayai pembangunan jalan tol dari dana yang bersumber dari anggaran negara, pinjaman bank, dana masyarakat melalui penjualan obligasi disamping dana yang berasal dari perusahaan PT Jasa Marga (Persero).

*3. Undang-Undang No 13 Tahun 1980

Dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia memutuskan dan menetapkan bahwa :

- a. Jalan Tol adalah jalan umum yang kepada para pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol.
- b. Tol adalah jumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk pemakai jalan tol.*4

C. Tarif Tol

Pungutan/tol didasarkan pada perhitungan bahwa jalan dapat diusahakan secara komersil. Pembangunan dan pemeliharaan dibiayai dari pungutan tol dan sumber lain yang berasal dari masyarakat sebagai pinjaman yang ditanamkan pada perusahaan PT Jasa Marga (Persero).

Dasar kebijakan untuk menentukan besarnya tol yang harus dibayarkan merupakan biaya, dalam hal ini diperlukan pendekatan untuk mencapai keserasian antara jumlah pembiayaan jalan dan besarnya pungutan yang dikenakan kepada pemakai jalan tol, itu menunjukkan bahwa penggunaan jalan sudah optimal.

Pendekatan yang bisa diterapkan dalam menetapkan besarnya pembebanan biaya jalan kepada pemakai sbb;

*4. Undang-Undang No. 5 Tahun 1974 dengan Lembaran Negara Tahun 1974.

- a. Pendekatan Manfaat (the benefit received approach) pemakai jalan dikenakan pungutan yang sebanding dengan manfaat yang diterima, yang sama dengan biaya pemeliharaan jalan perkendaraan-kilometer.
- b. Pendekatan Biaya (cost of service approach; besarnya pungutan yang harus dibayar pemakai jalan disesuaikan dengan biaya yang ditimbulkan.*5

Pendekatan manfaat dapat dipakai untuk merangsang pertumbuhan ekonomi, dan pendekatan berdasarkan biaya kurang memperhatikan daya beli dan kemampuan masyarakat, sehingga tidak dapat dipakai sebagai alat kebijaksanaan (policy).

D. Konsep Biaya *6

Biaya adalah faktor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat kontrol agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektifitas dan efisien. Biaya terdiri atas:

1. Biaya adalah sebagai dasar penetapan tarif

*5. Muchtarudin Siregar, dalam Manajemen Pengangkutan. hal.92-3

*6. Drs. H.A Abbas Salim, Manajemen Transportasi hal.39-40

2. Biaya Modal dan Biaya Operasional

a. Biaya modal (Capital Cost) sebagai investasi

b. Biaya operasional (Operational Cost)

1. Biaya pemeliharaan dan rambu-rambu dll

2. Biaya peralatan (Equipment) transportasi

3. Biaya bahan bakar, pelumas, ban dll

4. Biaya traffic, advertaensi, promosi dll

5. Biaya Umum, asuransi, penyusutan dll

3. Biaya Tetap dan biaya variabel

4. Biaya Kendaraan misalnya pengadaan

5. Biaya gabungan dan yang lain-lain.

Dengan konsep biaya yang diutarakan diatas menjadi acuan dalam landasan teoritis dalam penentuan penetapan tarif oleh manajemen PT Jasa Marga (Persero) yang akan diselaraskan dengan kebijakan pemerintah.

E. Peranan Manajemen dalam Penetapan Tarif Tol

Yang dimaksud dalam hal ini adalah bagaimana peranan manajemen PT Jasa Marga dalam penetapan tarip. PT Jasa Marga adalah satu perseroan terbatas yang dimiliki oleh pemerintah Republik Indonesia yaitu bentuk kerja sama

antara departemen pekerjaan umum dengan departemen keuangan. Bila dilihat disini PT Jasa Marga menawarkan operasi perseroan adalah bentuk penyediaan prasarana jalan tol namun keseluruhanya ditawarkan secara mutlak kemasyarakatan dengan tidak mengecualikan dan memprioritaskan kepada satu badan atau pihak. Penetapan tarip disini secara mutlak ditetapkan oleh manajemen perseroan namun memerlukan penggodokan secara mutlak demi kepentingan umum, ekonomi, sosial budaya serta pengembangan regional. Dari keterangan diatas maka penulis menjelaskan bahwa prosedur penetapan tarip ini merupakan satu kebijakan yang bersifat pelaksanaan strategi dengan memperhatikan akan sebab akibat terhadap pemakai jalan. Tidak terlepas dari perhitungan jumlah biaya prasarana termasuk pemeliharaan prasarana jalan, maka penetapan tarip itu dihitung berdasarkan penentuan internal rate return (IRR) sekitar 36,7 %. menurut Feasibility Study Jakarta - West Java Tollway System

Halaman S - 9.

Cost - Benefit Analysis

		Rate of Discount		
		15 %	20 %	25%
Present Value costs	Rp (billions)	43.1	44.3	45.7
	US\$ (millions)	104.0	106.6	110.0
Present Value Benefits	Rp billions	173.1	118.2	86.2
	US\$ millions	417.2	284.9	207.8
Net Present Value	Rp (billions)	130.0	74.0	40.6
	US\$ (millions)	313.3	178.3	97.8
Benefit-Cost Ratio		4.01	2.67	1.89
First-Year Rate of Returns	(%)	26.7.		
Internal Rate of Return		= 36.7 %		

Sumber . Feseability Study Jakarta - Cikampek Highway.

Didasarkan atas penelitian dan data yang diperoleh penulis maka penetapan tarif ini didasarkan atas perhitungan yang dibuat oleh manajemen PT Jasa Marga (Persero). Penetapan tarif ini diajukan ke pemerintah yaitu ke Departemen Pekerjaan Umum, kemudian diajukan untuk disetujui oleh Pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat untuk penetapan tarif tol yang akan berlaku.

F. Keterkaitan Besarnya Tol dengan Eksternal.

Keterkaitan antara fungsi tarif dengan eksternal disini adalah erat hubungan dengan ketetapan yang dibuat pemerintah Republik Indonesia atas pengaturan jalan dan jalan tol.

Untuk itu penetapan tarif ini erat hubungannya dengan prasarana tol yang menunjukkan akan pengembangan ekonomi, sosial-budaya, teknologi serta pengembangan regional.

Peranan jalan tol sebagai prasarana untuk kelancaran distribusi dalam menunjang perhubungan transportasi darat terutama hubungan transportasi antara kota Jakarta dengan kota-kota propinsi Jawa Barat, ke Jawa Tengah dan Jawa Timur serta pulau pulau sekitar pulau Jawa, untuk itu penulis mempertimbangkan akan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1980.

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 13 TAHUN 1980

TENTANG JALAN

PRESIDENT REPUBLIK INDONESIA

Menimbang

- a. Bahwa jalan sebagai salah satu prasarana perhubungan hakekatnya merupakan unsur penting dalam usaha pengembangan kehidupan bangsa dan pembinaan kesatuan dan persatuan bangsa untuk mencapai Tujuan Nasional berdasarkan Pancasila, seperti termaktub didalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 45.
- b. Bahwa jalan mempunyai peranan penting terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan serta pemantapan pertahanan nasional dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.
- c. Bahwa untuk terpenuhinya peranan jalan sebagai mestinya, Pemerintah mempunyai hak dan kewajiban membina jalan.
- d. Bahwa untuk menjamin terselenggaranya peranan jalan serta pembinaannya secara konsepsional dan menyeluruh, perlu adanya Undang-Undang untuk mengatur hal ikhwal jalan.

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (1) pasal 20 ayat (1) dan pasal 33 UUD 45.
2. Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok Agraria.
3. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1961 tentang Pencabutan Hak-Hak Tanah dan Kebendaan.

4. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya, Lembaran Negara Tahun 1965.
5. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok Pemerintahan di Daerah, dan Lembaran Negara Tahun 1974.

Dengan Persetujuan
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN

Menetapkan : Undang-Undang Tentang Jalan

BAB I

Pasal 1.

- h. Jalan Tol adalah jalan umum yang kepada para pemakainya dikenakan kewajiban membayar Tol.
- i. Tol adalah jumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk pemakai jalan Tol.

PENJELASAN
PERATURAN PEMERINTAH
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 8 TAHUN 1990
TENTANG
JALAN TOL.

I. Umum.

4.....

Setiap pungutan perlu diatur dengan peraturan pemerintah perundang-undangan. adanya jalan Tol, yang kepada para pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol, perlu dibatasi seketat mungkin yaitu hanya terbatas pada daerah -daerah yang telah menunjukkan tingkat perkembangan sedemikian rupa sehingga

pembangunan jalan Tol tersebut dibebankan kepada pemakainya.

Didasarkan ketentuan pemerintah dalam pemutusan penetapan tarif dan pengadaan prasarana tersebut jelas penetapan tarip yang diajukan oleh PT Jasa Marga harus mempertimbangkan bagaimana sebab akibat kepada pemakai dan lingkungan setempat. Pengembangan regional yang sekaligus menjadi titik tolak pertimbangan dampak pada sektor pengatasan pembiayaan pada prasarana jalan tol, serta bagaimana peranan jalan tol kepada pertumbuhan dan pemerataan kehidupan masyarakat. Hal tersebut tercermin pada pola perkembangan lalulintas barang dan penumpang. Perkembangan ini diusahakan untuk ditampung secara efisien.

Efisien relatif pada jaringan prasarana perhubungan yang mempunyai kaitan erat dengan struktur pengembangan wilayah, sedang nilai absolutnya merupakan ukuran bagi tingkat perkembangan wilayah. Dengan pertimbangan akan keputusan dan penetapan ini sekaligus menjadi satu acuan dalam analisis.

G. Pasar Monopoli Murni

Pasar monopoli murni adalah suatu struktur pasar atau industri yang hanya terdapat seorang penjual saja, sehingga perusahaan tidak menghadapi persaingan dari produsen lainnya. Dengan demikian produk/jasa yang dihasilkan tidak dapat dibeli dari tempat lain, jika mereka menginginkan produk/jasa. PT Jasa Marga (Persero) sebagai produsen penyediaan jalan jasa tol hanya memberikan pada konsumen untuk menentukan pilihan langsung bagi pengendara kendaraan apakah menggunakan jalan tol atau jalan alternatif umum namun mereka mempertimbangkan pengeluaran biaya operasi kendaraan (BOK) dan nilai waktu.

H. Suatu Program Yang Dirancang

Sebagai lanjutan daripada strategi penentuan besarnya tarif tol adalah memulainya dengan melakukan suatu perencanaan yang baik tentang marketing mix. Marketing mix adalah merupakan suatu istilah yang menggambarkan semua unsur pemasaran dan faktor-faktor produksi untuk meningkatkan penjualan, mencapai laba maksimum, memerlukan market share dan lain sebagainya.

Adapun yang dimaksud dengan menurut Alex S NitiseMITO (1997:58) marketing mix adalah:

Perangkat variabel-variabel pemasaran terkontrol yang perusahaan gabungkan untuk menghasilkan tanggapan yang diinginkannya dalam pasar sasaran (target market).

Variabel-variabel pemasaran terdiri atas:

a. Produk

Adalah merupakan variabel yang paling mendasar dari pemasaran dengan tawaran jasa jalan tol dengan keunggulan: bebas hambatan, kualitas jalan tinggi, jalur ganda, rambu-rambu tersedia.

b. Harga/tol

Adalah sejumlah uang yang harus dibayar oleh konsumen untuk pemakaian jalan tol.

c. Tempat

Adalah menunjukkan tempat dan jarak yang lebih dekat yang akan ditempuh dan mudah untuk dimasuki dan dekat untuk keluar.

d. Promosi

Kegiatan promosi yang dilaksanakan perusahaan hanya menggunakan promosi yang nyaman, ketaatan, aturan

secara publikasi dengan advertensi, pemberitaan secara penyebaran brosur dan publikasi umum dengan bujukan untuk penghematan serta kenyamanan produk fasilitas.

I. Strategi dan Taktik Penetapan Harga/Tol

Untuk membahas kebijaksanaan penetapan tarip tol atas produk jasa jalan tol yang diperuntukkan umum dengan dasar pertimbangan atas kepentingan umum tidak memokuskan pada peningkatan pencarian laba. Maka PT Jasa Marga (persero) harus mempertimbangkan dengan methode teori sebagai berikut :

1. Strategi harga dengan orientasi pada biaya.

a. Mark up pricing

Adalah suatu penetapan harga yang ditetapkan dengan jalan menambah suatu prosentase tetap diatas biaya produksi suatu produk.

b. Target return pricing.

Adalah suatu methode penetapan tol yang diterapkan dengan dasar kebijakan penentuan

tarip/prosentase pendapatan yang diselaraskan dengan keseluruhan biaya serta volume standar pemakai yang direncanakan.

c. Variable cost pricing.

Penetapan harga biaya variabel adalah berdasarkan suatu kebijakan bahwa jumlah biaya tidak selalu ditutup dengan menjalankan usaha yang menguntungkan.

2. Strategi harga dengan orientasi pada permintaan.

Penetapan harga/tol berdasarkan orientasi pada jumlah pemakai jalan tol atau produk jasa yaitu masyarakat umum, dengan pokok pertimbangan pertumbuhan ekonomi masyarakat yang diartikan secara keseluruhan. Bila pemakai bertumbuh terus maka besarnya tol juga tendensinya akan menurun, namun dalam hal ini diperlukan pengevaluasian dalam menentukan standar harga/tol minimum.